

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

BRENDA LAIS DE CASTRO

RELATÓRIO FINAL

(Período no qual esteve vinculado ao Programa 07/2018 a 08/2019)

PROGRAMA DE IC:

PIBIC PIBIC Af PIBIC EM PIBITI

MODALIDADE:

CNPq UFPR TN Fundação Araucária Voluntária

O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E A PRODUÇÃO ARQUITETÔNICA EM CURITIBA: O ESTÁDIO DURIVAL DE BRITTO E SILVA

Relatório apresentado à Coordenação de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade Federal do Paraná como requisito parcial da conclusão das atividades de Iniciação Científica ou Iniciação em desenvolvimento tecnológico e Inovação - Edital 2018

Orientador(a): Prof.(a). Elizabeth Amorim de Castro

Título do Projeto: O processo de urbanização e a produção arquitetônica em Curitiba (1853-1953)

CURITIBA

2019

1. RESUMO

O presente trabalho tem o intuito de contribuir para o entendimento da trajetória histórica do conjunto arquitetônico da RVPSC em Curitiba/PR, em especial o Estádio da Vila Capanema. Para tanto, o principal tema de estudo é a inserção do equipamento enquanto espaço de lazer e práticas socioculturais em meados do século XX. A pesquisa desenvolve três grandes temas: 1- o futebol enquanto agente político e urbano, no Brasil e em Curitiba; 2- a RVPSC, empresa responsável pela expansão do transporte ferroviário nacional, pela criação de novos núcleos urbanos e diretamente ligada à difusão e consolidação do futebol em Curitiba; e 3- a inserção do Estádio Durival Britto e Silva no contexto da cidade, sendo sede de jogos da Copa do Mundo de 1950. A metodologia da pesquisa consiste no levantamento de dados obtidos de fontes bibliográficas, webgráficas, levantamentos em órgãos públicos e visitas *in loco*. O estudo iniciou-se com a busca de dados sobre a Rede Ferroviária e o futebol no Brasil, a fim de estabelecer relações históricas e bem definidas sobre a atuação e correlação das duas frentes de trabalho. A próxima etapa consistiu na análise de função social no momento da fundação do Clube Atlético Ferroviário e, também, de seu estádio, Durival de Britto, como uma confirmação do poderio da Rede Ferroviária Nacional enquanto agente de urbanização. O trabalho culminou em uma análise do que representou a inserção da classe ferroviária curitibana e suas aglutinações de sociabilidade, em especial, o Clube Atlético Ferroviário.

2. INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca resgatar uma parte da história da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC)¹ a partir da perspectiva do Clube Atlético Ferroviário. O time de futebol foi fundado em 1930 como uma entidade social e esportiva pelos ferroviários, sendo mantida através de suas próprias energias e investimentos enquanto classe trabalhadora consolidada.

¹ Entre 1930 e 1957 a administração das ferrovias no Paraná passou para o poder público. Em 1942, foi criada a Rede Viária Paraná-Santa Catarina (RVPSC). Esta passa a integrar o Sistema Regional Sul da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 1957. (IPHAN, disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611>>. Acesso em: 31/07/2019)

A escolha do cenário ferroviário e deste clube como temas decorre da importância do futebol para a sociedade brasileira. Desde a sua chegada, nos fins do século XIX, até os dias atuais, o futebol não se restringe somente aos estádios. Está presente em todo ambiente cotidiano e faz parte da construção da identidade nacional brasileira.

O estádio da Vila Capanema, identificado como principal obra no cenário esportivo local da década de 1940, é o centro norteador da pesquisa e materialização arquitetônica presença da RVPSC além das ferrovias em si. Havia concentrações urbanas ferroviárias em alguns pontos da cidade e o Durival de Britto desponta como o grande clube de lazer para este determinado grupo operário. A sua especificidade (único desta dimensão no Estado, um dos maiores no país) e seu caráter diferenciado (não ser destinado somente e diretamente a um clube de futebol profissional) atesta uma importância talvez nunca compreendida pela perspectiva urbana de Curitiba. Sua construção foi de tamanha empolgação que criou uma imagem popular do espaço, assim como uma nova paisagem moderna. A realização da Copa do Mundo de 1950, então, fomenta e confirma a relevância deste edifício.

Apesar do acesso à pouquíssimas publicações tratando deste assunto especificamente, esta pesquisa pode contribuir para a construção da história de Curitiba a partir de seu principal clube de futebol operário, esperando que informações importantes não localizadas e uma valorização patrimonial do espaço possam surgir após este incentivo inicial.

3. REVISÃO DA LITERATURA

3.1 FUTEBOL: ORIGENS E EXPANSÃO

O futebol está presente em toda a parte do globo. Trata-se de um esporte com adeptos em quase todos os países, movimentando a economia como nunca antes visto e, atualmente, proporcionando grandes eventos como a Copa do Mundo, que levam milhares de pessoas aos estádios.

Além da faceta esportiva, o futebol é também um agente de sociabilidade, influenciador político e econômico, uma vez que um time é capaz de movimentar

altas quantias monetárias, aglutinar pessoas e produzir diferentes intenções políticas. Para entendermos estas nuances do esporte enquanto agente social e urbano especificamente no estado do Paraná, é preciso adentrar em seu contexto histórico mundial, que nem sempre teve as mesmas faces.

A trajetória do esporte bretão é imprecisa, pois suas origens remontam a até 4500 anos antes de Cristo. Há indícios, porém, que houve inúmeros jogos com bola e muitos parecidos com o futebol na Antiguidade e Idade Média, com a finalidade de treinar soldados, utilizando como bola, bexigas ou crânios dos inimigos vencidos em batalhas. (MOLINARI, 1988)

O futebol moderno, tal qual como conhecemos hoje, teve sua origem oficial na Inglaterra, em meados do século XIX, com a criação das primeiras regras e clubes. Em 1857, o Código Sheffield estabeleceu normas, fazendo com que o futebol fosse jogado de uma mesma maneira por todos. Desde então, o esporte começou a se expandir, popularizando-se em outros países europeus e na América do Sul, como Chile, Uruguai e Brasil.

Em 1871, ocorreu a primeira competição internacional. Posteriormente, devido à necessidade de regulamentação mais aprimorada para a prática do esporte foi criada, em 1904, a FIFA (Federação Internacional de Futebol Amador). A partir de 1920, o futebol passou a ser disputado nos Jogos Olímpicos. E, em 1928, no Congresso de Amsterdã, Jules Rimet e seus companheiros projetaram e realizaram o I Campeonato Mundial - Copa do Mundo (FUTEBOL, 1987; FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE FUTEBOL ASSOCIADO, 2006).

No Brasil, o esporte foi introduzido por Charles Miller, um jovem brasileiro, filho de europeus. Após viagem à Inglaterra, em 1895, trouxe consigo o futebol e passou a tentar converter a comunidade de expatriados britânicos da cidade de São Paulo de jogadores de críquete para futebolistas. Apesar das controvérsias sobre este fato, há um ponto comum: o futebol chegou após o regresso dos jovens que iam estudar na Europa, ou com a vinda de trabalhadores, em sua maioria, funcionários para as ferrovias, companhias de gás e transporte, que começavam a se instalar no Brasil em fins do século XIX. (ALMEIDA; GUTIERREZ; FERREIRA, 2019)

Inicialmente, o futebol no Brasil era praticado somente por brancos, uma vez que os primeiros clubes foram fundados por estrangeiros. Porém, já na década de

1920, o carioca Club de Regatas Vasco da Gama foi a primeira agremiação a aceitar jogadores negros e pobres, contribuindo para a difusão do esporte entre camadas mais carentes da população. (FRANZINI, 2000)

Logo depois, durante a vigência do Estado Novo (1937-1946), o esporte transformou-se em fenômeno social, devido ao seu então caráter popular e à sua utilização como difusor de valores nacionalistas. Durante este período, inúmeras leis e decretos foram criados no sentido de regularizar e institucionalizar o esporte, a exemplo da criação do Conselho Nacional de Desportos (CND), em 1941².

Enquanto projeto de unidade nacional, a rivalidade esportiva entre os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, é herdeira de um regionalismo intenso advindo pós Revolução de 1932. Ambos os centros foram os principais difusores de tendências futebolísticas, a ver pelos seus estádios e agremiações consolidados até hoje.

Desta forma, a expansão que o futebol vivenciou, em meados do século XX, em âmbito nacional, aliada a um cenário de desenvolvimento econômico e social, é de suma importância para justificar a inserção de novos estádios e clubes, como o Clube Atlético Ferroviário e Estádio da Vila Capanema, em Curitiba, como equipamento esportivo e de lazer.

3.1.1 O FUTEBOL NA CAPITAL DO PARANÁ

O jornal “Diário da Tarde”, em 25 de setembro de 1905, anuncia a realização de um “jogo da bola” oficial na Rua Marechal Deodoro n. 64, em Curitiba (BOSQUE Recreativo. In: Jornal Diário da Tarde. Curitiba, 25 de setembro de 1905, p.3). Desde então, jovens de tradicionais famílias se reuniam no campo do Quartel da Força Pública para os primeiros jogos (SOUZA, 2014). Mais tarde, houve a fundação de clubes de futebol, entre os quais o Curitiba Foot Ball Club, o Clube Atlético Paranaense e o Clube Atlético Ferroviário.

² O CND tinha o poder de autorizar a participação de delegações nacionais em competições internacionais, de fiscalizar e proibir competições ou publicações esportivas incompatíveis com o interesse público e inclusive intervir em qualquer entidade desportiva. (ALCHORNE DE SOUZA, 2009)

Considerado o primeiro time do Paraná, o Coritiba FC foi fundado em 1909 por descendentes de alemães. Seus primeiros jogos aconteceram no Jóquei Clube Paranaense, nos dias em que não havia corrida. A construção do estádio Belfort Duarte, em estrutura mista de madeira e cimento, ocorreu em 1932. A capacidade era de 4.000 pessoas, o maior do Paraná naquele momento. (CREA/PR, 1999)

Já o Atlético Paranaense, por sua vez, nasceu em 1924, com a fusão de outros dois times. Um deles, o Internacional Foot Ball Club, em 1912, obteve a posse definitiva da chácara do Baixadão do Água Verde onde disputava seus jogos. Mais tarde, transformou-se no Estádio da Baixada, parte do patrimônio do futuro rubro-negro. O terreno plano e com necessidade de pequenos ajustes era perfeito para abrigar um campo oficial, que seria o primeiro estádio de futebol do Paraná, inaugurado oficialmente em 1914. (ROLIM, 2014)

Em 1930, após a cisão no Britânia Sport Club, o Clube Atlético Ferroviário, ponto focal desta pesquisa, foi fundado. Em um primeiro momento, o Ferroviário surgiu com o intuito de congregiar os funcionários da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina RVPSC (autarquia federal antecessora da Rede Ferroviária Federal), disputando apenas campeonatos amadores. Ao levar para as suas fileiras os principais jogadores do Britânia, o Clube Atlético Ferroviário transformou-se em um time competitivo e de apelo popular.

Depois da consolidação do Clube Atlético Ferroviário como um time de operários, com a conquista de oito campeonatos de profissionais, em 1947, foi construído o Estádio Durival Britto e Silva (Vila Capanema). Considerado, na época, o mais moderno do Paraná o terceiro maior estádio do país (aproximadamente de 15 mil lugares), atrás apenas do Pacaembu (SP) e São Januário (RJ), foi uma das sedes da Copa do Mundo de 1950. (GOVERNO DO BRASIL, 2010)

A trajetória do Clube Atlético Ferroviário e do Estádio Durival Britto e Silva confirma a importância das empresas ferroviárias para a disseminação do futebol no Brasil. Foram seus funcionários estrangeiros os responsáveis pela prática e popularização do esporte no Brasil. Guilherme Voitch (2009) relata que: “O futebol sempre caminhou de mãos dadas com as ferrovias, já que a maioria dos engenheiros e técnicos que vinha da Europa era ingleses, fãs de rugby, críquete e de futebol e, entre os três, o mais fácil de ser praticado era o futebol”.

4 A RVPSC E A CONSOLIDAÇÃO DO FUTEBOL

Bach (2008, p. 22) descreve que, em 1804, surgiu pela primeira vez uma máquina que se locomovia sobre trilhos e sem o uso da tração humana ou animal, projetada por Richard Trevithick. Alguns anos mais tarde, o transporte ferroviário chegaria ao Brasil. Para Gaspari (2008, p. 26), sua introdução está inserida no contexto do desenvolvimento agrário, exportador, e concebida para integrar o país e escoar suas riquezas de forma mais adequada, considerando as vantagens do trem sobre os precários meios de transporte rodoviários com tração animal ou fluvial, usados na época.

Em um período de intensa produção cafeeira, as estradas de ferro estavam alinhadas com o propósito correspondente aos interesses dos fazendeiros de café, a entrada de capital estrangeiro no país e com o crescimento da economia exportadora (PARDO, 201-). Com a consolidação destes objetivos, posteriormente, as locomotivas se organizaram na malha ferroviária brasileira, o que proporcionou a expansão de fronteiras, chegando a lugares antes inóspitos - enorme renovação na sociedade e o início de um forte processo de integração nacional e modernização do país.

Durante a primeira metade do século XIX, as grandes empresas de estrada de ferro europeias, atuantes no Brasil, passaram a ser relacionadas à ideia de modernidade, uma vez que mecanizaram o território e impulsionaram uma mudança na esfera produtiva, financeira e na expansão urbanística nas regiões pelas quais passavam. Para Zorzo (2009, p.2), a ferrovia foi encarada como um dispositivo territorial que organizou os fluxos da região por ela servida.

Sendo assim, a ferrovia, através de seus fluxos e a produção, formou um mapa que interligava distâncias e pontos no espaço, promovendo a expansão da nova malha urbana. As cidades que contaram com novas funções administrativas e intenções de expansão de malha ferroviária, foram as que mais se desenvolveram.

Segundo DNIT (2015), em 1884 o país contava com 6.116 km de linhas em operação, além de 1.650 km em construção, tendo sido inaugurada a primeira seção em 1854. Em 1888, existiam 9.200 km em total funcionamento e 9.000 km em construção. Neste contexto, é inaugurada em 1885 a estrada de ferro

Paranaguá-Curitiba. A ferrovia simbolizou não apenas a chegada da modernidade à cidade, mas também proporcionou a construção de diversos núcleos e equipamentos urbanos como oficinas, vilas operárias, escolas, hotéis, clubes etc.

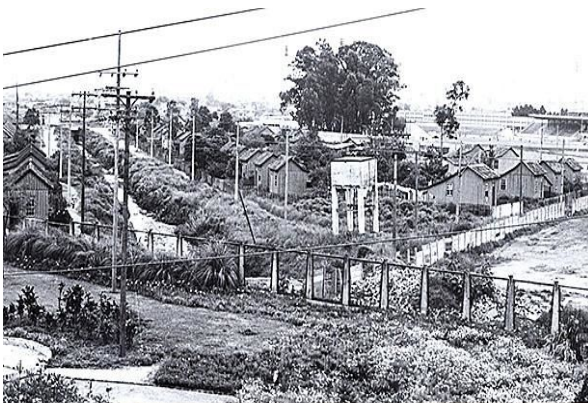
Segundo Gaspari (2011, p.102), o transporte de passageiros e cargas favoreceu de maneira eficaz a economia local e regional e, ao lado das transformações econômicas, outros aspectos, como a vida social e cultural, começaram a ser alterados.

As oportunidades de trabalho se ampliaram em diversos setores, como na rede hoteleira, nas lojas, lanchonetes, restaurantes. Além disso, o serviço ferroviário era considerado uma boa opção de emprego, com vantagens salariais e benefícios como assistência médica e moradia. A estação ferroviária oferecia serviços à população, como telégrafo, correio, transporte de valores, entre outros. Havia uma simbiose entre a estação e a comunidade em seu entorno (PARDO, 201-).

A maior parte dos trabalhadores morava em vilas ferroviárias, próxima à Estação Central ou às oficinas, onde hoje é o bairro Cajuru. As casas eram construídas segundo projetos arquitetônicos padronizados, desenvolvidos pelos técnicos da companhia, especialmente para seus funcionários. Na Vila Oficinas, por exemplo, na década de 1950, 96 casas foram distribuídas em seis quadras (Figura 2). Paulatinamente, o comércio foi se estabelecendo, assim como escolas, áreas de lazer e o Hospital Cajuru. (CORDOVA, 2010)

Os conjuntos edificados pela RVPSC de maior expressão localizam-se tanto na Vila Oficinas quanto ao redor da antiga Estação Ferroviária/Pátio 108 (Rebouças). E, entre eles, há um trajeto bem definido pela linha do trem entre as atuais avenidas Presidente Affonso Camargo e Prefeito Maurício Fruet (Figura 3).

Figura 1 - A Vila Capanema, o Rio Belém e as casas em madeira para os funcionários menos graduados da Rede Ferroviária.



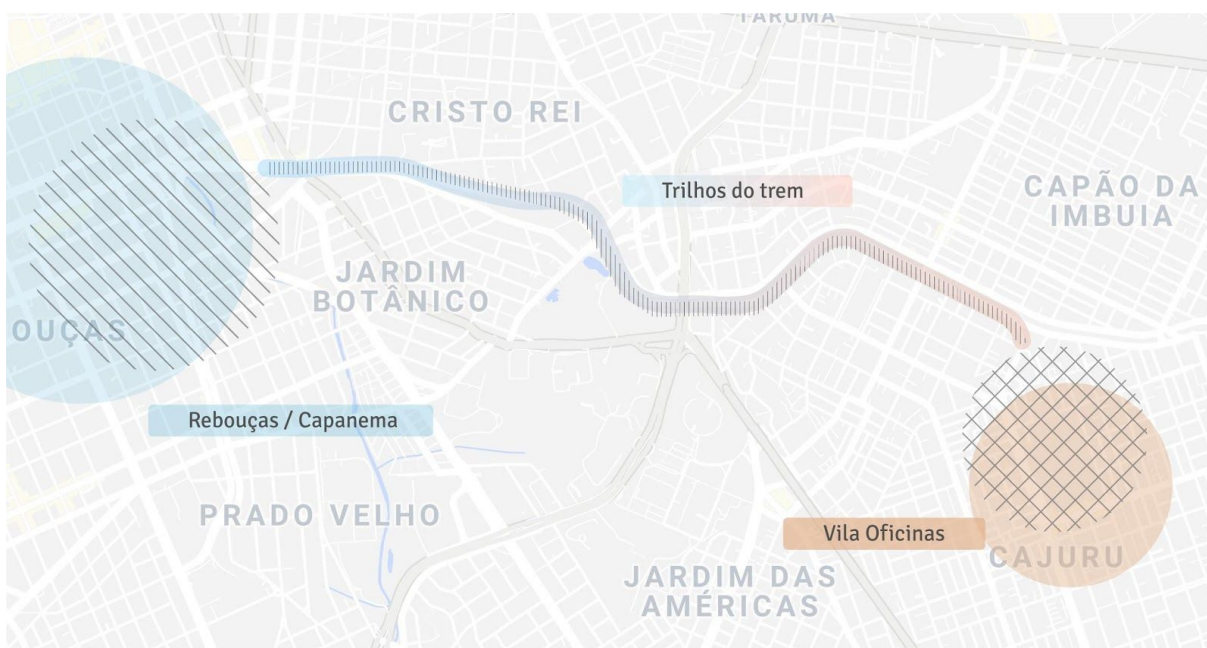
Fonte: Instituto Histórico e Geográfico do Paraná.

Figura 2 - Consolidação da Vila Oficinas, em 1970.



Fonte: IPPUC, 1972.

Figura 3 – Mapa esquemático da localização dos polos da Vila Oficinas (rosa) e do Rebouças/Capanema (azul) e da linha férrea entre eles.



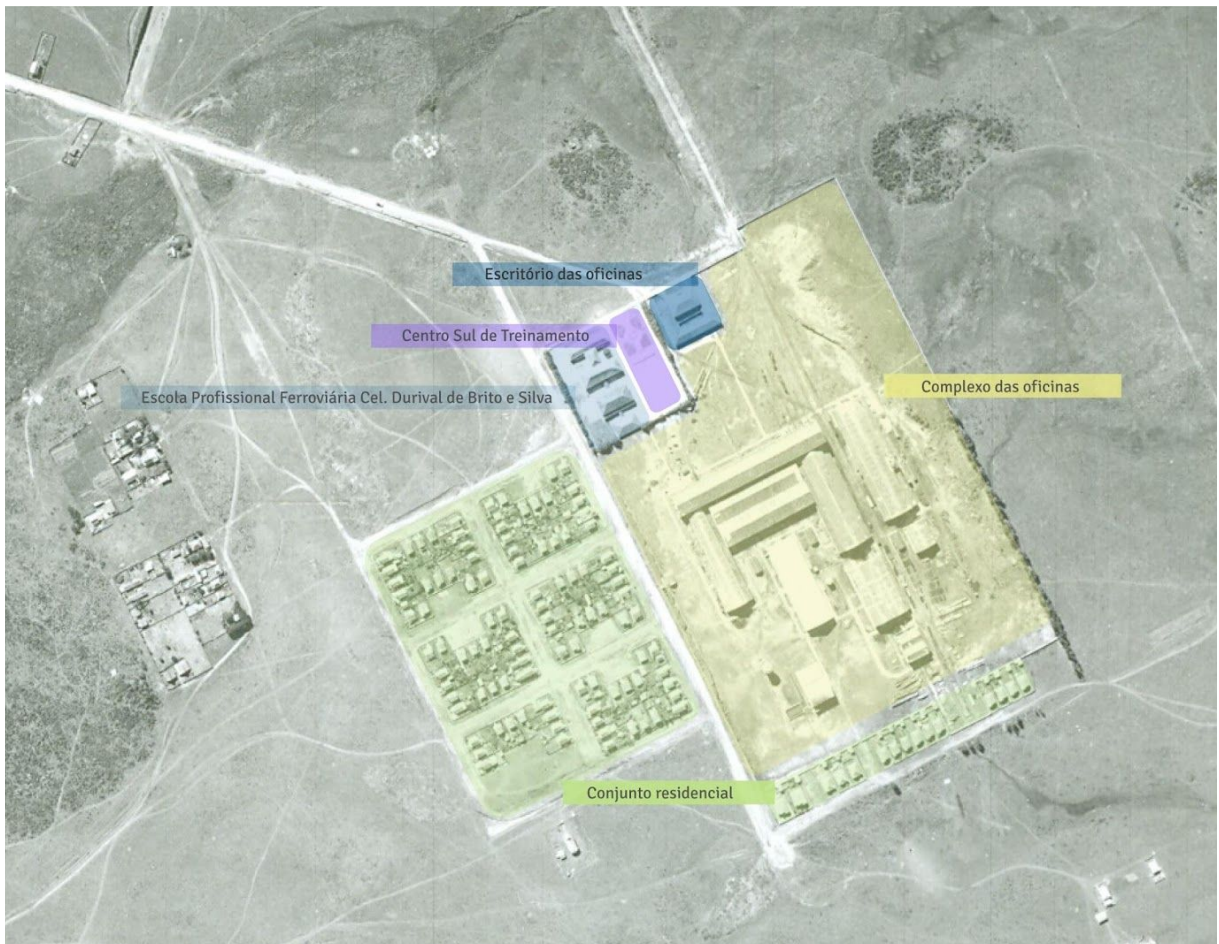
Fonte: A autora (2019).

Os imóveis e equipamentos mapeados na Figura 4 são constituídos de moradias, hospital, escola, armazéns, fábricas, oficinas e escritórios administrativos inseridos no núcleo que se desenvolveu na Vila Oficinas. Já a Figura 5 representa a localização dos equipamentos urbanos da RVPSC no pólo do Rebouças/Capanema, ao redor da Estação Ferroviária, com destaque para o Estádio Durival de Britto e

Silva - que, por sua vez, está mais próximo à Vila Oficinas. Ambos os núcleos são complementares entre si e criaram, em um espaço de 6km, uma área de importância significativa com diversos edifícios de interesse público e caráter diferenciado devido ao uso de concreto armado e traços art déco. (SUTIL e GNOATO, 2005: 51)

Analisando ambas as imagens, é reconhecível a ausência de entorno urbano na Vila Oficinas, sendo composto apenas pelos conjuntos ferroviários, que posteriormente, na década de 1970, foi inteiramente ocupado, dando origem ao bairro do Cajuru. Já a região da Estação Ferroviária, mais central, apresenta maior densidade construtiva, com inúmeras obras industriais e um conjunto de edificações ferroviárias bastante extenso e concentrado.

Figura 4 – Planta com a localização dos edifícios construídos pela RVPSC na Vila Oficinas (1957).



Fonte: IPPUC modificado pela autora (2018).

Figura 5 – Planta com a localização dos principais edifícios construídos pela RVPSC no Rebouças (1957).



Fonte: IPPUC modificado pela autora (2018).

5 CLUBE ATLÉTICO FERROVIÁRIO E ESTÁDIO DURIVAL DE BRITTO E SILVA

5.1 A CONSTRUÇÃO, OS USOS E AS INTENÇÕES

O Clube Atlético Ferroviário nasceu em 12 de janeiro de 1930 na casa de Ludovico Brandalize, funcionário da RVPSC. A agremiação que, além do futebol, contava com atividades sociais e de lazer, era dirigida e formada por funcionários da RVPSC e seus familiares. Enquanto Ferroviário, o clube conquistou oito títulos estaduais e foi o primeiro representante paranaense na mais importante competição nacional da época, o Torneio Roberto Gomes Pedrosa (Bach, 2008, p. 256). Neste contexto, em 1942, dirigentes, políticos e empresários reúnem-se para viabilizar a construção do estádio. A iniciativa é do empreiteiro Reinaldo Thá que elabora o projeto arquitetônico do novo estádio e o apresenta ao superintendente da empresa,

Durival Britto e Silva e ao presidente do Clube, Heron Wanderley. Ambos acataram a ideia, mas alegaram não ter recursos para executar a obra. Diante desta situação Thá angaria dinheiro, material e mão-de-obra necessários para a construção (FARRUGIA; SALGADO, 2019).

O terreno doado para a construção do estádio possuía três proprietários, a RVPSC, o governo paranaense e o município de Curitiba. A obra foi iniciada em 1943 e o conjunto arquitetônico era formado pelo campo de futebol, quadras de basquete, vôlei, tênis, bocha, pista de atletismo, boliche, piscinas, a sede do clube social dos funcionários e um auditório (FARRUGIA; SALGADO, 2019). Destaca-se o uso do concreto armado nas arquibancadas, sendo a principal de 80 metros de comprimento (QUASI..., 1943).

A obra é acompanhada por matérias em periódicos que anunciam e exaltam suas características:

O Ferroviário vem de adquirir nada menos que 60 holofotes para instalar em sua magnífica praça de esportes na Vila Capanema. Com tais aparelhos, poderá o colorado apresentar ao público uma iluminação completa, digna de todos os encômios. (QUASI..., 1943)

O grandioso estádio da Vila Capanema prossegue sendo construído. A proporção que a referida obra está sendo atacada pode-se notar a magnificência de seu conjunto. Pelo que nos foi dado observar, a praça de esporte do Grêmio da Viação Férrea, não vai ser apenas a maior do sul do país, mas acima de tudo um justo motivo de orgulho para todos os paranaenses. Só a arquibancada inteiramente de cimento armado diz muito bem do seu inestimável valor (PROSSEGUE..., 1943)

Após quase cinco anos de obras, em 23 de janeiro de 1947, o Estádio Durival Britto e Silva foi inaugurado. Nesta data, era o terceiro maior estádio de futebol do Brasil, atrás apenas do Pacaembu (SP) e São Januário (RJ), com capacidade de público aproximado de 15 a 18 mil espectadores. Com a área total de 48,4 mil m², a Vila Capanema possuía duas grandes arquibancadas de concreto armado e alvenaria de pedra e tijolo. Contava também com túnel de acesso dos vestiários para o gramado, tribunas reservadas para autoridades, cabine-observatório para o serviço de imprensa, sala para juízes, gabinetes médicos e odontológicos, vestiários, banheiros, restaurante e bares. O destaque do complexo esportivo, porém, era uma concha acústica, nos mesmos moldes da existente no Estádio do Pacaembu, em

São Paulo. A ideia da concha foi do engenheiro Samuel Chamecki, que trabalhava na construtora Irmãos Thá, onde as bandas militares se apresentariam em cada jogo (FARRUGIA; SALGADO, 2019)

Figura 6 - O conjunto da nova praça de esportes durante jogo da Copa do Mundo de 1950. No centro da imagem, a concha acústica, a arquibancada de madeira o campo de futebol.



Fonte: Acervo de Paulo Osni Wendt (Prefeitura de Curitiba, 2014).

Figura 7 - Ao fundo, as arquibancadas de madeira e as casas ferroviárias ao lado do estádio.



Fonte: Coluna Memória Futebol Clube - André Pugliesi - Jornal Gazeta do Povo. 28 de março de 2016

5.2 A COPA DO MUNDO EM CURITIBA E AS ALTERAÇÕES NO ESPAÇO

Com a definição do Brasil sediar a Copa do Mundo no ano de 1950, a Confederação Brasileira de Desportos (CBD)³ determinou que seis cidades receberiam os jogos da competição: Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba. Os principais motivos para a escolha dessas cidades foram: o fato de serem capitais com infraestruturas compatíveis ao evento e abrigarem os estádios considerados os melhores do país. (LISE et al., 2019)

A vistoria da comissão da CBD no Estádio Durival Britto ocorreu em 1949. Entre suas exigências estavam a necessidade de um plano de limpeza no Rio Belém, preparação de amplo estacionamento e construção de arquibancadas suplementares feitas em madeira (Figura 8) para aumentar para 30 mil a capacidade de público⁴. O governo do Paraná financiou a obra, concedendo cerca de 300 mil cruzeiros, segundo Cid Destefani (2008).

Figura 8 - Construção de arquibancadas de madeira para a Copa do Mundo.



Fonte: Coluna Nostalgia - Cid Destefani - Jornal Gazeta do Povo. 23 de novembro de 2008.

³ A Confederação Brasileira de Desportos foi a entidade brasileira responsável pela organização de todo esporte no país fundada em 1914. Em 1979, após sofrer modificações em sua estrutura, a CBD passou a se chamar CBF, Confederação Brasileira de Futebol (CBF, disponível em: <<https://www.cbf.com.br/a-cbf>> Acesso em: 10 jul. 2019)

⁴ A capacidade de público foi uma determinação de um requisito da Fifa mesmo numa cidade que na época tinha uma população de apenas 180 mil pessoas (CHADE, 2012).

Figura 9 - Limpeza do Rio Belém para a Copa, em junho de 1950.



Fonte: Coluna Nostalgia - Cid Destefani - Jornal Gazeta do Povo. 23 de novembro de 2008.

Após atender todas as demandas, Curitiba confirmou seu papel como cidade sede da Copa do Mundo de 1950. A desistência de algumas seleções de participar do torneio, fez com que o Mundial contasse com menos jogos do que o programado e apenas duas partidas foram disputadas na capital paranaense: entre as seleções nacionais dos Estados Unidos e da Espanha, em 25 de julho de 1950; e do Paraguai e da Suécia, em 28 de junho de 1950 (LISE, 2010).

Ainda que mais de 100 repórteres e fotógrafos estrangeiros estivessem em Curitiba para cobrir os jogos resultando em boa exposição da cidade para o mundo, entre os curitibanos o clima de frieza e distanciamento. Apesar disto, as autoridades municipais, por sua vez, demonstraram grande interesse em colaborar para o sucesso do evento. Serviços especiais de transporte foram disponibilizados às pessoas que desejassem recepcionar as comitivas estrangeiras e também para se dirigir ao local do jogo. O Departamento de Serviço de Trânsito anunciou o destacamento de agentes extras, objetivando, assim, evitar contratempos e congestionamentos nas proximidades do estádio nos dias de jogo. E a RVPSC – proprietária do terceiro melhor estádio do país - “De qualquer maneira, porém, o DURIVAL DE BRITTO, por enquanto, está perdendo apenas para o Pacaembu e para o Municipal do Rio [...]” (Gazeta do Povo, 27 de junho de 1950, 14) – ocupava-se com a ampliação das gerais do Durival de Britto, aumentando, assim, a sua capacidade de público (Gazeta do Povo, 20 de junho de 1950, 12).

Na primeira partida realizada em Curitiba, em 25 de junho de 1950, apesar do esforço da imprensa e mobilização oficial, o jogo contou apenas com 9 mil espectadores, para um placar de vitória espanhola, por 3 a 1. Por sua vez, o jogo entre Suécia e Paraguai (Figura 10), em plena quarta-feira, contou com apenas 7,9 mil pessoas (FARRUGIA et al., 2014). O placar aqui foi de empate por 2 a 2.

Se o público geral foi abaixo do esperado, pelo menos a inovação arquitetônica foi capaz de surpreender os curitibanos. Relatos apontam que a arquibancada principal do estádio era de cimento e numerada – enquanto a maioria dos assentos comuns situavam-se nas arquibancadas de madeira. “Não havia alambrados e era possível adquirir a preços mais caros as ‘cadeiras de pista’, que permitiam ao torcedor assistir aos jogos mais perto do gramado”, conta o advogado e ex-cronista esportivo Raul Mazza do Nascimento, de 80 anos, que em 1950 assistiu à partida da Copa em Curitiba porque era jogador do juvenil do Ferroviário. (Prefeitura de Curitiba, 2014),

Figura 10 - Espectadores no jogo Paraguai x Suécia (19/06/1950).



Fonte: Acervo: Prof. Paulo Osni Wendt (Prefeitura de Curitiba, 2014).

Apesar dos esforços, a passagem da Copa do Mundo por Curitiba ainda teve um saldo negativo. Com a baixa presença do público, o governador de Curitiba, Moysés Lupion, forneceu uma verba para a CBD cobrir o prejuízo com os jogos da cidade. (FARRUGIA; SALGADO, 2019)

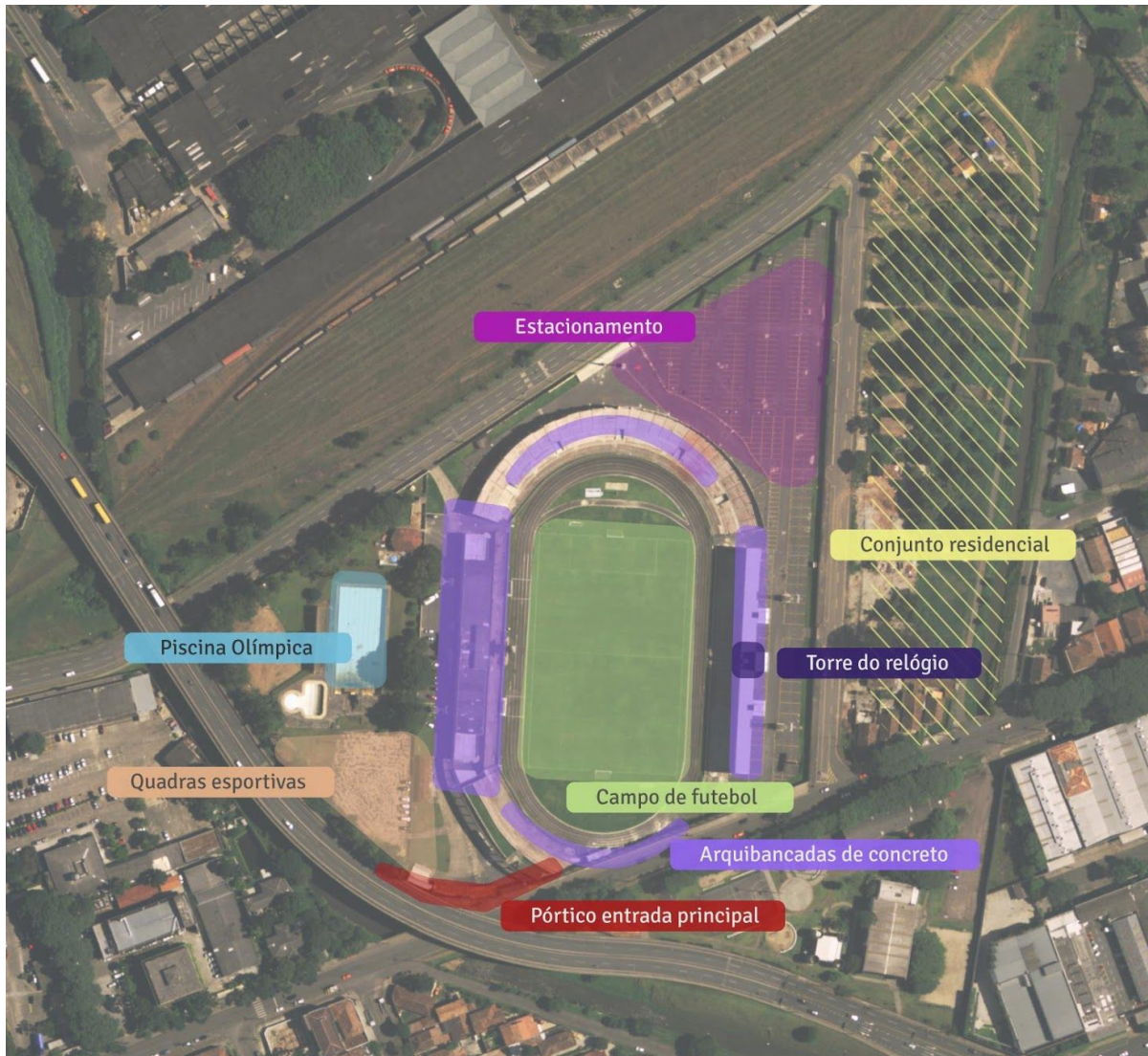
Com o decorrer dos anos, ocorreram diversas alterações no projeto inicial do estádio, modernizando-o e descaracterizando parcialmente seus traços originais (IPHAN, 2008). A arquibancada em madeira localizada atrás de uma das traves foi substituída, dando lugar a uma construção de concreto que uniu as duas arquibancadas de alvenaria originais, localizadas nas laterais do campo (Figuras 11 e 12). Pode-se notar, também, a inclusão de uma arquibancada na extremidade oposta àquela em que ficavam as arquibancadas de madeira, nas proximidades de um dos cantos do gramado. Outro aspecto é a perda da área destinada a quadras desportivas, que deu lugar a vagas de estacionamento de carros, caracterizando a ênfase na utilização como sede de futebol profissional em detrimento de sua função como clube voltado a esportes amadores. Já o maior marco do edifício, até hoje, é o relógio de corda, datado de 1884 e tombado pelo patrimônio histórico.

Figura 11 - Planta esquemática do projeto original do Estádio, com a base de 1957.



Fonte: IPPUC modificado pela autora (2019).

Figura 12 - Planta esquemática com as modificações realizadas ao longo do tempo no Estádio, com fundo base de 2007.



Fonte: IPPUC modificado pela autora (2019).

Ainda, existem duas edificações de três e quatro pavimentos - para instalação de camarotes e cabines de imprensa -, ambas atrás de uma das arquibancadas laterais e ao lado da torre original de relógio/placar, cuja configuração detectada mais atualmente (Figura 12), quando cotejada a implantação antiga da mesma área (Figura 11), nos permite supor que a mesma foi preservada com poucas descaracterizações. Assim como a preservação do pórtico de acesso principal, que atualmente já não tem a mesma função (Figura 13) e da piscina olímpica, ainda que inutilizada e deteriorada. Ademais, vale ressaltar a ausência da concha acústica e a degradação e destruição completa pela qual as residências ferroviárias ao redor da

Vila Capanema sofreram ao longo do tempo, sendo quase irreconhecíveis atualmente.

Figura 13 - Entrada principal do Estádio na década de 50. As características principais foram conservadas até hoje.



Fonte:Assessoria de Imprensa / Paraná Clube.

Assim posto, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) avalia que todo o espólio oriundo da extinta RFFSA é detentor de valor histórico, artístico e cultural. A atribuição de gestão destes imóveis ao Iphan instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. Contudo, o Estádio Durival de Britto e Silva, por si só, não figura entre eles.

Ainda hoje, o valor histórico do Estádio da Vila Capanema é discutido, considerando que, apesar de manter alguns elementos originais como o relógio, as torres e o portão de entrada, o conjunto apresenta inúmeras alterações e adições. É reconhecida sua importância na esfera local e regional (IPHAN, 2009).

Isto, porque apesar da realização da Copa do Mundo de 1950 em Curitiba e da memória ferroviária aliada ao edifício, não há um reconhecimento histórico

propriamente dito relacionado ao Estádio. É necessário admitir a tese de que os bens oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) têm, potencialmente, valor histórico nacional, na medida em que pertenciam a órgão responsável pela integração brasileira, de caráter institucional sistêmico que conferiria ao seu patrimônio relevância além das fronteiras estaduais.

Esta pesquisa, por fim, tem o intuito de ser um registro capaz de contribuir para o entendimento da trajetória histórica do conjunto arquitetônico da RVPSC em Curitiba, em especial o Estádio da Vila Capanema. Este, por meio do que foi aqui apresentado, confirma seu papel social e sua relevância em termos históricos devido a caracterização arquitetônica relacionada ao extenso conjunto de imóveis ferroviários.

6. MATERIAIS E MÉTODOS

De caráter descritivo e cunho exploratório, a pesquisa inicia-se com a revisão bibliográfica acerca da atuação da Rede Ferroviária Nacional; e da história do futebol no Brasil e em Curitiba. Em seguida, volta-se para a presença da RVPSC em Curitiba, identificando sua produção arquitetônica, com especial atenção para o Estádio Durival de Britto e Silva, buscando descrever suas características arquitetônicas e sua importância para a prática do futebol na cidade.

Os dados e informações foram obtidos em periódicos, documentação judicial, fotografias, acervos institucionais, livros e artigos. Destacam-se: a pesquisa *A bola rola sobre os trilhos: o Ferroviário Esporte Clube e os Ferroviários em Porto União da Vitória*, por Leo Aristides Pardo (de mesmo viés e intenções), e os capítulos de suporte do livro *Pelos Trilhos* (CORDOVA, 2010) que, com prudência, clareza e objetividade dos relatos, transmite uma imagem de leitura para a compreensão da paisagem pontuada.

Além disso, procedemos a pesquisa documental visitando espaços que remontam ou preservam a memória ferroviária. Na antiga estação, atual Shopping Estação, foi possível conhecer e pesquisar o acervo do Museu Ferroviário. A associação UNIFER, Vila Oficinas, casas de turma do Capanema e do Cajuru também foram visitadas, assim como o Estádio da Vila Capanema. Além da tentativa

de coleta de documentação, foi observado o papel atual de diversas esferas para manter viva a memória da Rede e do contexto ferroviário na cidade. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), por sua vez, disponibilizou arquivos do inventário de reconhecimento de patrimônio material da extinta Rede Ferroviária, extremamente úteis para a catalogação e datação dos edifícios constituintes da malha analisada.

A produção de mapas e imagens esquemáticas, aliadas a captação de fotografias da época foi de extrema importância para o entendimento do espaço e maior fluidez do tema, relacionado aos relatos sobre a obra.

7. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados desta pesquisa apontaram a relevância e caráter da RVPSC, durante seu auge de expansão, em um viés arquitetônico e urbano. Os núcleos ferroviários que se desenvolveram aos arredores dos ramais, das oficinas e do pátio de manobras, ainda preservados - seja literária ou fisicamente - ultrapassa a simples função operacional da empresa. Foi ao redor das linhas férreas que moradias, comércio e serviços foram estabelecidos. Os funcionários se reuniam, se divertiam, se exercitavam ou estudavam em propriedades providas pela empresa.

A construção das casas e centros de lazer para os trabalhadores podem ser considerados os principais indícios de urbanização nos bairros anexos aos trilhos. As instalações como escola e clube, apontando em especial a presença do Estádio da Vila Capanema, aparecem a fim de suprir as necessidades da população que ali residia, além de promover espaços de sociabilidade.

O Estádio Durival de Britto e Silva surge provavelmente como o maior empreendimento moderno de posse ferroviária em Curitiba - e logo, um motivo de orgulho, trazendo uma revolução para a vida social da urbe. Seu uso como espaço de lazer aglutinador de ferroviários, era de grande relevância dentro do conjunto arquitetônico da RVPSC aqui mapeado, podendo ser considerado um agente modernizador da cidade.

Por fim, de maneira conclusiva, podemos agora quantificar e qualificar a grandeza da RVPSC. Através de seus próprios esforços, foi capaz de moldar,

solidificar e expandir as fronteiras das quadras de futebol para além de um time de funcionários, crescendo para um estádio, um bairro e vivendo até hoje como um marco na história da cidade.

8. REFERÊNCIAS

ALCHORNE DE SOUZA, Denaldo. Futebol e resistência cultural no Primeiro Governo Vargas (1930-1945). **EF Deportes**, Buenos Aires, Abril 2009. Disponível em:

<https://www.efdeportes.com/efd131/futebol-e-resistencia-cultural-no-primeiro-governo-vargas.htm>. Acesso em: 5 ago. 2019.

ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de; GUTIERREZ, Gustavo Luis; FERREIRA, Ricardo Pellison. Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. **Rev. bras. Educ. Fís. Esporte**, São Paulo, p. 249-258, abr./jun. 2010.

BACH, Arnaldo Monteiro. Trens. Ponta Grossa: Edição do autor. 2008

BARZ, Elton Luiz; BOSCHILIA, Roseli; HLADCZUK, Ana Maria; SUTIL, Marcelo Saldanha. História de Curitiba. Curitiba: Casa da memória, FCC. 1997.

CHADE, Jamil. Brasil repete para a Copa de 2014 os erros de mais de 60 anos atrás. Estadão, São Paulo, 26 dez. 2012. Disponível em: <https://esportes.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-repete-para-a-copa-de-2014-os-erros-de-mais-de-60-anos-atras-imp-,977720>. Acesso em: 28 jun. 2019.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES; Coordenação Geral Ferroviária. <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em 12/04/2015.

FARRUGIA, Beatriz; SALGADO, Diego. *O estádio que veio de trem*. In: **O preço de uma Copa**. Disponível no endereço eletrônico: <http://oprecodeumacopa.com/index.html>. Acesso em 29 de julho de 2019.

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE FUTEBOL ASSOCIADO. The origins. [S1.: s.n.], Disponível em <<https://www.fifa.com/about-fifa/who-we-are/the-game/>>. Acessado em 23 Jun. 2019.

FRANZINI, Fábio. *As Raízes do País do Futebol: Estudo sobre a relação entre o futebol e a nacionalidade brasileira (1919 — 1950)*. 2000. Dissertação de Mestrado em História Social (Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

FUTEBOL, In: ENCICLOPÉDIA mirador internacional. São Paulo – Rio de Janeiro: Encyclopaedia Britânica do Brasil Publicações LTDA, 1987. v.10, p.5030 – 5055.

GALANI, Luan. "A arquitetura em série dos tempos da locomotiva". **Gazeta do Povo**, Curitiba, PR, p. 1-1, 7 jul. 2015. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/a-arquitetura-em-serie-dos-tempos-da-locomotiva/>. Acesso em: 14 maio 2019.

GASPARI, Leni Trentin. *No Tempo dos Trens nas “Gêmeas do Iguazu”: Uma viagem ao passado*. União da Vitória: FAFI. 2008

IPHAN. *Preservação do patrimônio arquitetônico industrial paulistano: Iniciativas de levantamento, valorização e tutela*. In. CORDOVA, Dayana Zdebsky de (Org.) et al. *Pelos trilhos: paisagens ferroviárias de Curitiba*. FCC. Curitiba, 2010.

JOGO da Bola. **Diário da Tarde**, Curitiba, PR, p. 3-4, 30 dez. 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800074&pasta=ano%20190&pesq=futebol>. Acesso em: 26 jul. 2019.

LEAL, Ubiratan. O profissionalismo faz 80 anos, mas só parcialmente. **Trivela**, [S. l.], p. 1-1, 12 mar. 2013. Disponível em: <https://trivela.com.br/o-profissionalismo-faz-80-anos-no-papel-mas-ainda-e-uma-realidade-parcial/>. Acesso em: 10 jul. 2019.

LISE, Riqueldi; MOSKO, Jackson; SANTOS, Natasha; CAPRARO, Dr. André. Copa do Mundo de 1950: a imprensa e os jogos realizados em Curitiba. **Esporte e Sociedade**, Curitiba, PR. Jun, 2010. Disponível em: https://www.ludopedio.com.br/v2/content/uploads/212558_es1405.pdf. Acesso em: 1 jul. 2019.

MIRANDA, Melina Nóbrega. Futebol e o projeto de unidade nacional no Estado novo (1937-1945). In: X SIMPÓSIO INTERNACIONAL PROCESSO CIVILIZADOR, 2007, Campinas, SP. **Processo Civilizador** [...]. São Paulo: [s. n.], 2007. Disponível em: http://www.uel.br/grupo-estudo/processoscivilizadores/portugues/sites/anais/anais10/Artigos_PDF/Melina_N_Miranda.pdf. Acesso em: 14 jul. 2019.

MOLINARI, Carlos. A História das Copas. Rio de Janeiro: Litteris, 1998.

PARDO, Leo Aristides. **A bola rola sobre os trilhos: o Ferroviário Esporte Clube e os ferroviários em Porto União da Vitória (1944-1975)**. FAFIUV, União da Vitória, 201-.

QUASI terminada a arquibancada. **O dia**, Curitiba, ed. 06173, p. 9, 23 setembro 1943.

PROSSEGUE a construção do estádio. **O dia**, Curitiba, ed. 06153, p. 2, 31 de agosto de 1943.

Revista CREA/PR, ano 2, nº 7, Novembro/Dezembro de 1999.

ROLIM, Bruno. Do "Baixadão do Água Verde" à Arena da Copa: os 100 anos da Baixada. **Globo Esporte**, Curitiba, PR, p. 1-1, 6 set. 2014. Disponível em:

<http://globoesporte.globo.com/pr/baixada-100-anos/noticia/2014/09/do-baixadao-do-a-gua-verde-arena-da-copa-os-100-anos-da-baixada.html>. Acesso em: 9 jul. 2019.

SOUZA, Jhonatan Uewerton. O jogo das tensões : clubes de imigrantes italianos no processo de popularização do futebol em Curitiba (1914-1933) / Jhonatan Uewerton Souza – Curitiba, 2014. 260 f.

VOITCH, Guilherme. O Futebol no trilho do trem. Gazeta do Povo. Curitiba 03/01/2009. Disponível em:

<<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=843476&tit=O-futebol-no-trilho-do-trem>>. Acessado em 13-12-2012.

ZORZO, Francisco Antônio. A emergência do capitalismo ferroviário na Europa na segunda metade do século XIX: a implantação da ferrovia na França, Itália e Espanha. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, XXV, 2009, Fortaleza. Anais do XXV Simpósio Nacional de História – História e Ética. Fortaleza: ANPUH, 2009